
CAPÍTULO VIII

Experiencias de financiación de infraestructuras en Centroamérica

Por: JUAN CARLOS FERNÁNDEZ SACA

1. Algunas especificaciones teóricas sobre infraestructura regional

El concepto de infraestructura se define como *“un conjunto de estructuras de ingeniería, equipos e instalaciones de larga vida útil, utilizadas por los sectores productivos y por los hogares”*. Además, *“al relacionar la infraestructura al proceso de integración entre países, resulta evidente que solo parte de ella reúne características de corte regional, estando representada por aquella que soporta flujos entre los países del bloque”* (BID, 2000: 13). Partiendo de la conceptualización de infraestructura relacionada con procesos de integración, el Plan de Acción Económico para Centroamérica (PAECA) define aquellas de interés regional –y que además sirven a los fines del presente ensayo–, como: *“infraestructura física, que dé pleno apoyo a los proyectos de corredores centroamericanos de transporte, comunicaciones, aduanas, puertos y la generación y transmisión de energía eléctrica, con miras al desarrollo integral hacia adentro y hacia afuera”* (1990: 1).

El desarrollo de la infraestructura regional es un imperativo ante los serios retos que enfrenta Centroamérica por mejorar su inserción en los mercados internacionales ante claras limitaciones establecidas por su reducida dotación de recursos naturales, bajos niveles de competitividad e innovación, vulnerabilidad ambiental y poca articulación del tejido productivo. Rozas y Sánchez (2004) enuncian

algunos de los elementos que la teoría económica fija como beneficios de que los países cuenten con adecuadas y modernas obras de infraestructura:

- (a) Permiten a un país suplir el déficit que pudiera tener en la dotación de determinados recursos naturales.*
- (b) El desarrollo de obras de infraestructura en el marco de políticas de integración regional permite la internacionalización de la prestación de servicios de infraestructura.*
- (c) Contribuyen a que un país o región pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva. Especialización que un país puede obtener en la segmentación del proceso productivo, de acuerdo con los nuevos parámetros de organización económica que el proceso de globalización ha difuminado internacionalmente.*
- (d) Las redes de infraestructura constituyen un elemento central de la integración del sistema económico y territorial de un país, haciendo posible las transacciones dentro de un espacio geográfico/económico determinado, y con el exterior.*
- (e) Facilitan la reducción de los costos asociados al consumo de los servicios, mejorar el acceso a los mercados de bienes e insumos, e incrementar la cobertura y calidad de los servicios provistos a la población, así como su bienestar.*

En adición a lo ya planteado, el Reporte Global de Competitividad¹ que elabora el Foro Económico Mundial, define a la infraestructura como uno de los trece pilares fundamentales para la competitividad de los países, al afirmar que “una amplia y eficiente infraestructura es fundamental para garantizar el funcionamiento eficaz de la economía, ya que es un factor importante para determinar la locación de las actividades económicas y los tipos de actividades o sectores que pueden desarrollarse en una economía en particular”², agrega además que “una infraestructura bien desarrollada reduce el efecto de la distancia entre las regiones, integra el mercado nacional y reduce los costos de conectividad con otros países y regiones”³.

¹ The Global Competitiveness Report 2010-2011, capítulo 1.1, página 4. Disponible en: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2010-11.pdf

² El texto original se encuentra escrito en idioma inglés, la traducción ha sido realizada por el autor del presente ensayo.

³ *Ídem.*

2. Basamento político-legal para el desarrollo de infraestructuras comunitarias

Los problemas asociados a la calidad de las infraestructuras en Centroamérica se han abordado en ocasiones desde una óptica regional que en algunos casos ha incluido a Estados Unidos, México, Colombia y República Dominicana. A través de la firma de una serie de documentos legales en el marco de la cooperación internacional o del proceso de integración mismo, los centroamericanos han buscado realizar proyectos de desarrollo de infraestructuras que apoyen el comercio y las industrias de los estados miembros.

A partir de la década de 1990 se iniciaron una serie de reformas estructurales con la finalidad de modernizar las economías nacionales, adoptando para ello agresivas estrategias para integrarse a los mercados internacionales. Se establecieron algunas iniciativas regionales como la firma del Plan de Acción Económico de Centroamérica (PAECA) en la ciudad de Antigua Guatemala el 17 de junio de 1990, que estableció once ejes de interés, a saber: I) Nuevo marco jurídico y operativo de la integración; II) Programa de infraestructura e integración comercial; III) Coordinación regional para la promoción del comercio exterior; IV) Participación activa de los sectores sociales; V) Política de reconversión industrial; VI) Democratización económica de las empresas del Estado; VII) Coordinación de política agrícola; VIII) Política regional en ciencia y tecnología; IX) Coordinación en los programas de ajuste económico; X) Programas de compensación social al ajuste económico; y XI) Foro de consulta sobre la deuda externa y cooperación financiera internacional.

En enero de 2001 se presenta la propuesta regional denominada Transformación y Modernización de Centroamérica en el siglo XXI que estableció seis áreas prioritarias de acción: I) Transformación de la producción; II) Reducción de las asimetrías e inequidades en el desarrollo; III) Fortalecimiento de la integración regional; IV) Modernización y transformación del Estado; V) Manejo racional de los recursos naturales; y VI) Reducción de la vulnerabilidad y del impacto de los desastres.

Sin embargo, como un reflejo de la peculiar visión de desarrollo en Centroamérica, muchas de las estrategias adoptadas se basaron en intereses nacionales y no como parte de un plan macro de desarrollo regional. Así, cada país adoptó políticas relativamente aisladas a las establecidas por sus vecinos en áreas como las privatizaciones, concesiones, negociación de acuerdos de libre comercio, incentivos fiscales, política monetaria, entre otros, que únicamente

contribuyeron a convertir a estos países en acérrimos competidores entre sí y dificultaron el proceso de integración.

A pesar de la dispersión en los programas y planes de transformación económica, los asuntos relacionados a superar los rezagos existentes en términos de infraestructura han contado con un mayor consenso por parte de los actores nacionales e incluso se han elevado al seno regional proyectos que pretenden mejorar el estado y calidad de las mismas. Esto es así porque los recursos financieros con los que cuentan cada uno de los Estados de forma individual son insuficientes para disminuir las brechas en infraestructura que los separan de otras regiones del mundo más dinámicas en términos económicos como los países del sudeste asiático; y porque además, coordinada o no, la estrategia de crecimiento económica adoptada por cada uno de los países centroamericanos está orientada hacia mercados externos, y por lo tanto *“la provisión eficiente de los servicios de infraestructura es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo, especialmente en aquellos países que han orientado su crecimiento hacia el exterior”* (Rozas y Sánchez, 2004: 7). En la siguiente tabla se resumen los principales documentos legales de carácter regional en los cuales se abordan temas asociados a la infraestructura en Centroamérica:

Tabla 1: Principales documentos legales firmados en el ámbito regional relacionados con infraestructura

Documento	Lugar y Fecha	Principales acuerdos sobre infraestructura
Declaración Conjunta de las Repúblicas de Centroamérica y del Presidente de los Estados Unidos de América	San Salvador, 6 de julio de 1968	Se plantea la importancia de crear la infraestructura física que demanda la integración económica, particularmente en materia de caminos y telecomunicaciones. Se reconoce el apoyo del BCIE, BID y gobierno de los Estados Unidos en el financiamiento para la construcción de carreteras.
Plan de Acción Económico de Centroamérica	Antigua Guatemala, 17 de junio de 1990	Establece como uno de los ejes prioritarios del Plan el Programa de Infraestructura e Integración Comercial. Define las áreas específicas de infraestructura que tienen la característica de regionales.
Declaración Conjunta del CA-4	San Salvador, 27 de agosto de 1993	Adiciona al transporte aéreo comercial como parte de la infraestructura regional. Se da un importante avance en cuanto a

		que se tienen definidos plenamente los proyectos viales prioritarios y se revisan aquellos relacionados con la integración en los mercados energéticos, comunicaciones y transporte. Se solicita el apoyo de financiamiento internacional.
Programa de Acciones Concretas para el Desarrollo Sostenible	Guácimo, Lirión, Costa Rica, 20 de agosto de 1994	Se fija un plazo máximo de dos años para la concreción del Sistema de Interconexión Eléctrica para América Central (SIEPAC). Se establece la necesidad de interconectar a la región mediante una red de fibra óptica y la reconstrucción de las infraestructuras dañadas por las guerras civiles que asolaron al istmo.
Protocolo al Tratado Centroamericano de Telecomunicaciones	Managua, 25 de agosto de 1995	Promueve el desarrollo de la integración de las telecomunicaciones en Centroamérica mediante la ampliación, mejora y modernización del sector.
Declaración Política de la XVIII Reunión de Presidentes Centroamericanos	Montelimar, Nicaragua, 9 de mayo de 1996	Vincula el desarrollo de la industria turística regional al mejoramiento de la infraestructura.
Tratado Marco del Mercado Eléctrico de América Central	Ciudad de Guatemala, 30 de diciembre de 1996	Se establecen los lineamientos generales para el desarrollo del mercado eléctrico regional y el impulso a las infraestructuras de interconexión eléctrica en el marco del SIEPAC.
Reglamento de Organización y Funcionamiento de los Consejos de Ministros de Integración Económica	19 de enero de 1998	Brinda atribuciones al Consejo Intersectorial de Ministros de Integración Económica para analizar, discutir y proponer a la Reunión de Presidentes todo lo relacionado con la infraestructura regional.
Marco Estratégico para la Reducción de Vulnerabilidades y Desastres Naturales en Centroamérica	Ciudad de Guatemala, 19 de octubre de 1999	Se establece la necesidad de realizar acciones tendientes a reducir la vulnerabilidad medioambiental y crear programas de gestión de riesgos que protejan, entre otras cosas, a la infraestructura regional.
Declaración Trilateral Integración para el Siglo XXI	San Salvador, 2 de mayo de 2000	En el área de infraestructura, establece como prioridades la modernización de la red vial y los puertos marítimos y aéreos; adoptar estrategias que deriven en una po-

		lítica energética común y la promoción de una política en comunicaciones.
Transformación y Modernización de Centroamérica en el Siglo XXI: una propuesta regional	Enero de 2001	En materia de infraestructura, define las acciones prioritarias para la integración física: el Corredor Logístico Centroamericano y el Desarrollo Integrado de la Energía. Detalla además los proyectos concretos que permitirán alcanzar las acciones prioritarias.
Declaración Conjunta de la Cumbre Extraordinaria de los Países Integrantes del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla	San Salvador, 15 de junio de 2001	Se pone en marcha la iniciativa del Plan Puebla-Panamá (PPP) como instrumento impulsor del desarrollo y la integración regional. El proyecto es de carácter mesoamericano y a éste se incorpora Colombia en el 2006 como miembro pleno.
Declaración de Mérida	Mérida, Yucatán, México, 27 y 28 de junio de 2002	Se destacan los avances relacionados con la interconexión eléctrica, integración vial y telecomunicaciones. Se hace alusión a la Red de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). México forma parte de los proyectos de infraestructura regional.
Declaración de Villahermosa	Villahermosa, Tabasco, México, 28 de junio de 2008	El PPP se consolida y pasa a denominarse Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, que de manera abreviada se cita como Proyecto Mesoamérica.

Fuente: elaboración propia a partir del análisis de los documentos legales citados.

3. El estado actual de la infraestructura regional y su incidencia en la competitividad

El estado de la infraestructura de los países centroamericanos es, en términos generales, deficiente, poco funcional a los objetivos de la integración económica y de inserción a los mercados internacionales. Aún cuando algunos países presentan niveles aceptables de desarrollo en sus infraestructuras, otros mantienen enormes rezagos; de manera tal que las grandes brechas existentes se convierte en una seria limitante para la competitividad de Centroamérica en su conjunto.

Partiendo de lo anterior es válido hacer un ejercicio comparativo sobre el nivel de desarrollo de las infraestructuras centroamerica-

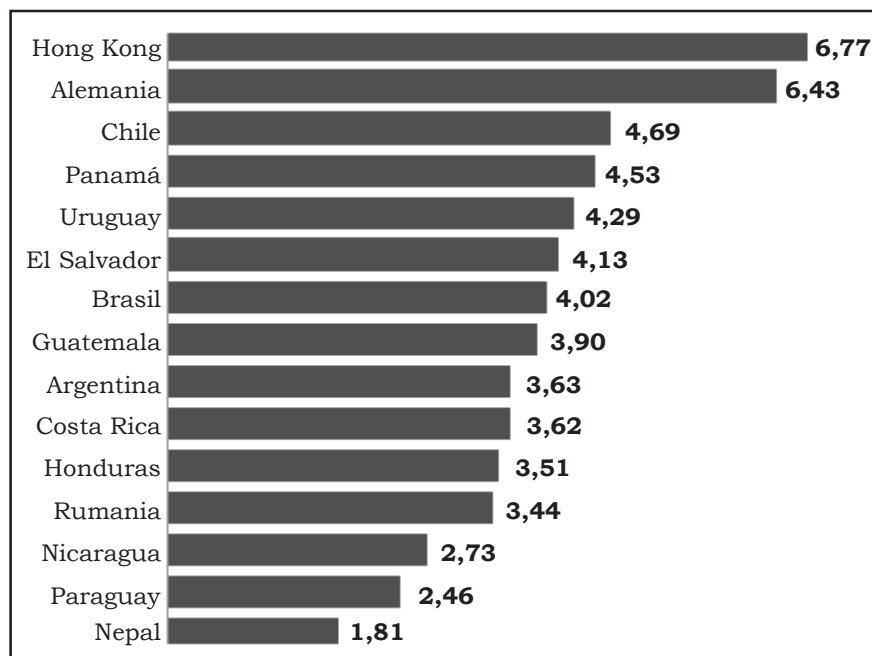
nas respecto de Chile –el latinoamericano que evidencia la mejor infraestructura de la región– y Hong Kong –el más competitivo del mundo con relación a su infraestructura–, los cuales hasta hace solo unas décadas mostraban niveles de desarrollo no muy disímiles a los centroamericanos, pero que a la fecha han superado con creces a éstos en términos de crecimiento económico y desarrollo; también se incluirá en el análisis comparativo a Nepal por ser el país menos competitivo y, en el marco de los procesos de integración, se tomará en cuenta a los miembros del MERCOSUR y a los dos países de la Unión Europea que tengan la mayor y menor puntuación en infraestructura –y en cada uno de los subíndices en particular–. El objetivo de la comparación es presentar que tan próximos o lejanos en materia de calidad de la infraestructura están los centroamericanos de los países y bloques de integración antes señalados. El parámetro de comparación se basa en la puntuación⁴ que asigna a la calidad de la infraestructura⁵ de cada país el Reporte Global de Competitividad 2010-2011 previamente citado.

El nivel y calidad de la infraestructura de los países centroamericanos reflejan, además de sus deficiencias, las profundas brechas existentes. De 139 países considerados en el estudio, Panamá es el mejor ubicado en la posición 44, solo 4 puestos atrás de Chile (40); le siguen El Salvador (59), Guatemala (66), Costa Rica (78), Honduras (85) y Nicaragua (111).

⁴ La puntuación para el caso de los índices relacionados a la infraestructura de transporte es de 1 a 7, donde 1 es igual a “muy poco desarrollado” y 7 equivale a “extensa y eficiente según normas internacionales”. Para el caso de infraestructura eléctrica (suministro), 1 es igual a “insuficiente y sufre frecuentes interrupciones” y 7 equivale a “suficiente y fiable”.

⁵ El pilar de Infraestructura está compuesto por dos índices: 1) Infraestructura de Transporte, que a su vez se disgrega en los siguientes subíndices: 1.1 Calidad global de la infraestructura, 1.2 Calidad de las carreteras, 1.3 Calidad de la infraestructura ferroviaria, 1.4 Calidad de la infraestructura portuaria, 1.5 Calidad de la infraestructura de transporte aéreo, y 1.6 Disponibilidad de billetes de avión por kilómetros (medido por la disponibilidad de boletos aéreos según la programación de vuelos en kilómetros y por semana en el país de origen). 2) Infraestructura eléctrica y de telefonía, que se subdivide así: 2.1 Calidad del suministro eléctrico (medido por la falta de interrupciones o de fluctuaciones en la tensión), 2.2 Líneas de telefonía fija (activas y por cada 100 habitantes) y 2.3 Suscripciones de telefonía móvil (por cada 100 habitantes).

Gráfica 1: Puntuación en pilar de infraestructura en países seleccionados



Fuente: elaboración propia con datos del Reporte Global de Competitividad 2010-2011

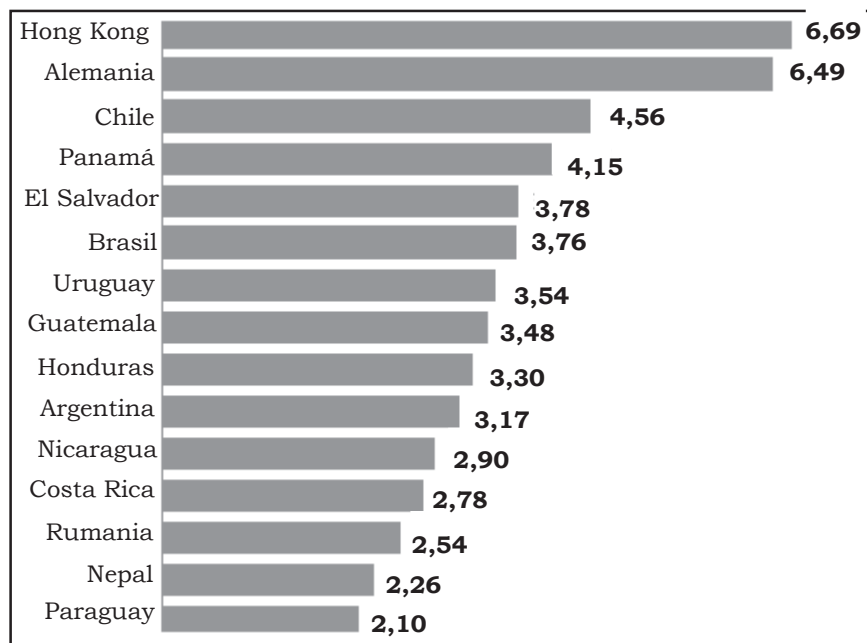
3.1. Infraestructura de transporte

Los esfuerzos por dotarse de infraestructura de calidad han sido disímiles en cada país a lo largo de las últimas dos décadas.

Panamá realizó importantes inversiones en la mejora de su red vial conectando sus principales puertos (Colón y Balboa), construyó un segundo puente sobre el canal, renovó las instalaciones y el servicio del Aeropuerto Internacional de Tocumen y ha emprendido las obras de ampliación de la vía interoceánica, un proyecto cuya inversión estimada supera los 5 mil millones de dólares. Guatemala y El Salvador han hecho lo suyo con importantes proyectos de construcción y mejoramiento de su red vial. El primero ha renovado el Aeropuerto Internacional La Aurora, y en el caso salvadoreño se ha iniciado la construcción de una tercera carretera internacional con fondos provenientes de la Corporación Cuenta del Milenio (CMC) que integrará la zona norte del país con el mercado nacional y con sus vecinos Honduras y Guatemala; así mismo, ha finalizado la construcción del Puerto de La Unión, sin embargo, éste no ha entrado en

pleno funcionamiento debido a situaciones asociadas a las divergencias políticas en torno al mecanismo de concesión del mismo.

Gráfica 2: Puntuación en índice de infraestructura de transporte en países seleccionados



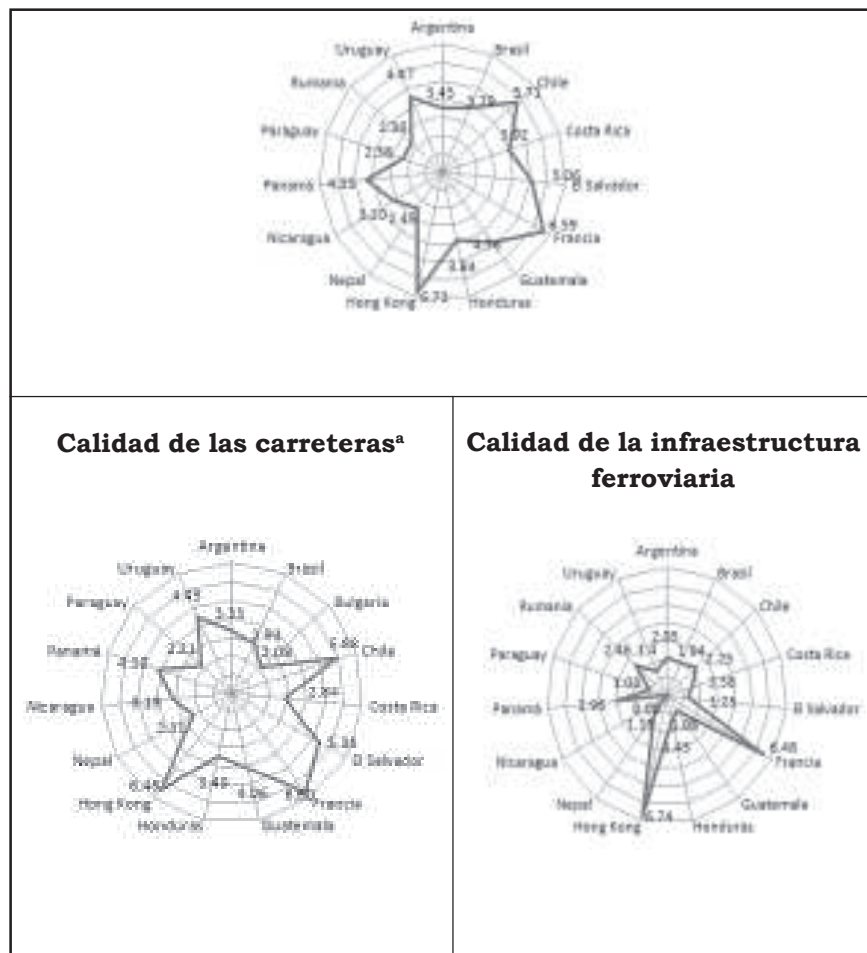
Fuente: elaboración propia con datos del Reporte Global de Competitividad 2010-2011.

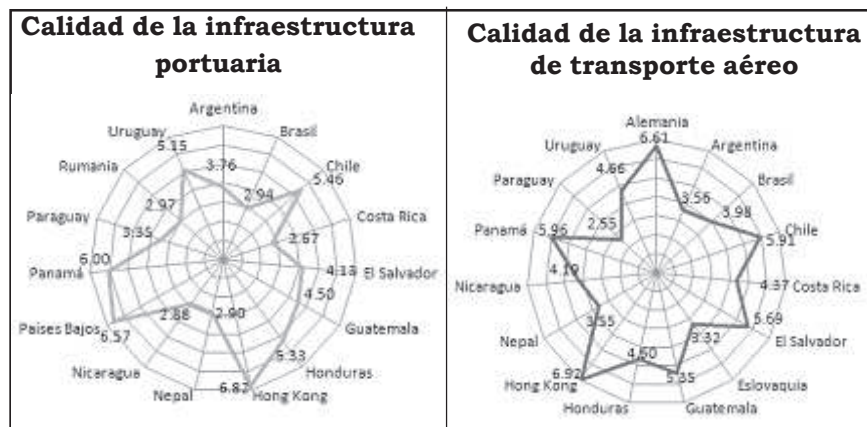
En el otro extremo, Honduras, Nicaragua y Costa Rica aún presentan serias deficiencias en su infraestructura de transportes. Debido a situaciones más asociadas a cuestiones políticas que técnico-económicas, Honduras no ha logrado avanzar en la culminación del trayecto que le corresponde del Canal Seco, una vía que uniría al hondureño Puerto Cortes en el Atlántico con el salvadoreño Puerto de La Unión en el pacífico. En Nicaragua, a partir del 2006, recobró vitalidad la antigua idea de construir sobre su territorio un canal interoceánico; sin embargo, los elevados costos estimados para su construcción –8 mil millones de dólares– y la inestabilidad política que caracteriza a ese país, han estancado nuevamente el proyecto cuyas ideas iniciales para su realización pueden rastrearse hasta el siglo XVI. Costa Rica por su parte ha sido incapaz de capitalizar su estabilidad social hacia el desarrollo de infraestructuras de trans-

porte que cumplan con estándares internacionales; su sistema de carreteras se ubica como el peor de la región y problemas de índole sindical han minado la competitividad del Puerto Limón-Moín en el Atlántico; una maraña de enredos legales entre el gobierno y el anterior concesionario del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría convirtieron el proyecto de mejora de la terminal aérea en un verdadero *vía crucis*.

Gráfica 3: Puntuación en sub índices de Infraestructura de Transporte en países seleccionados

Calidad global de la infraestructura





Fuente: elaboración propia con datos del Reporte Global de Competitividad 2010-2011
 (*) Según datos de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana -SIECA-, existen 10,300 km. de carreteras regionales que representan un aproximado del 10% de la totalidad de carreteras en Centroamérica.

El sistema portuario centroamericano, con la notable excepción de Panamá, muestra importantes deficiencias. De la lista de los mejores 100 puertos de contenedores del mundo en 2008 elaborado por Cargo Systems⁶, el puerto panameño de Colón se ubica en el puesto 23. Ningún otro puerto de la región aparece en esa lista. Consecuentemente, el Ranking 2009 de Actividad portuaria de contenedores en América Latina y el Caribe que elabora la CEPAL⁷ refleja la baja actividad de los puertos del istmo en cuanto a la movilización de TEUs⁸ respecto de otros países latinoamericanos.

Tabla 2: TEUs totales movilizados por los puertos centroamericanos 2008-2009

Ranking 2009	Puerto	País	TEU 2008	TEU 2009	Variación
2	Colón	Panamá	2,468,520	2,210,720	-10.4%
3	Balboa	Panamá	2,167,977	2,011,778	-7.2%
13	Limón-Moín	Costa Rica	835,143	748,029	-10.4%
24	Puerto Cortes	Honduras	572,382	484,184	-15.4%

⁶ Véase: <http://www.cargosystems.net/freightpubs/cs/top100interactiveGuide.htm>

⁷ Véase: <http://www.cepal.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/noticias/8/38828/P38828.xml&xsl=/Transporte/tpl/p1f.xsl&base=/perfil/tpl/top-bottom.xsl>

⁸ Acrónimo del término en inglés Twenty-feet Equivalent Unit

29	Santo Tomás de Castilla	Guatemala	322,519	329,946	2.3%
31	Puerto Barrios	Guatemala	248,797	317,646	27.7%
36	Puerto Quetzal	Guatemala	278,798	212,941	-23.6%
44	Caldera	Costa Rica	169,827	127,658	-24.8%
47	Acajutla	El Salvador	156,323	115,165	-26.3%
51	Puerto Castilla	Honduras	97,420	87,572	-10.1%
56	Corinto	Nicaragua	58,879	55,742	-5.3%
75	Almirante	Panamá	9,846	20,696	110.2%
91	Arlen Siu/El Rama	Nicaragua	3,706	3,293	-11.1%
94	Chiriquí Grande Terminal	Panamá	5,582	1,532	-72.6%
96	El Bluff	Nicaragua	445	436	-2.0%

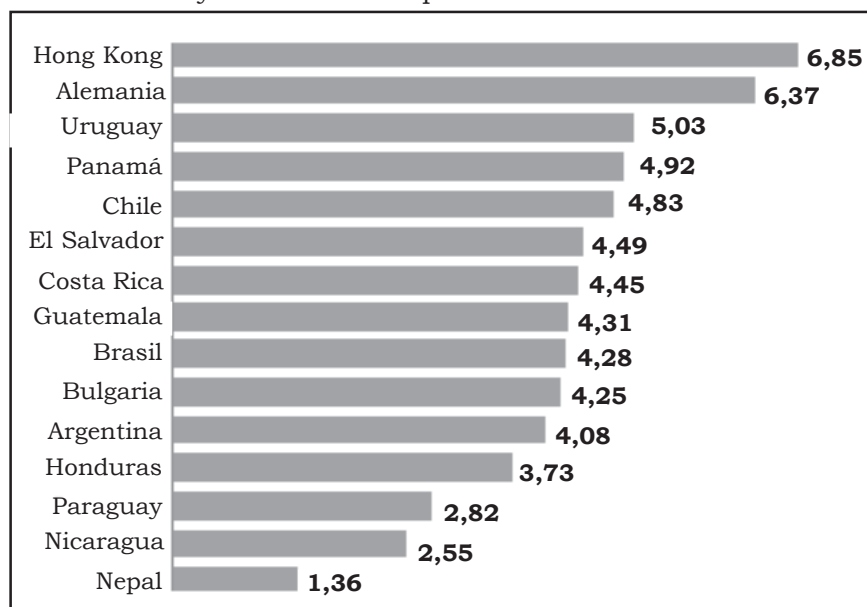
Fuente: CEPAL, Unidad de Servicios de Infraestructura.

Como puede apreciarse en la tabla, solo los dos principales puertos de Panamá movieron durante el 2009, 1.68 veces más TEUs que la totalidad de puertos en Centroamérica.

3.2. Infraestructura eléctrica y de telefonía

Con la ola de privatizaciones que se inició en la segunda mitad de la década de 1990, en Centroamérica se da *“el primer impulso significativo para la incorporación de capital privado en el sector de infraestructura”* (Rozas, 2010: 68). La venta de empresas estatales se dio particularmente en las áreas de telefonía y electricidad, por lo que la participación de los Estados en términos de inversión se vio disminuida drásticamente. Sin embargo, la magnitud de las privatizaciones fue desigual. Por una parte El Salvador emprendió una estrategia de enajenación de activos estatales muy agresiva, que incluía la venta de los monopolios en telecomunicaciones, distribución eléctrica, administración de pensiones, agua y servicios de salud, aunque al final estos dos últimos rubros no lograron privatizarse ante la fuerte resistencia social. En cambio Costa Rica prácticamente se vio al margen de esta estrategia y mantuvo el monopolio estatal sobre importantes sectores de la economía como los seguros, electricidad y telecomunicaciones; a pesar de ello, y en virtud de lo establecido en el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana, el gobierno costarricense se ha visto en la obligación de abrir su mercado de telefonía a inversiones privadas.

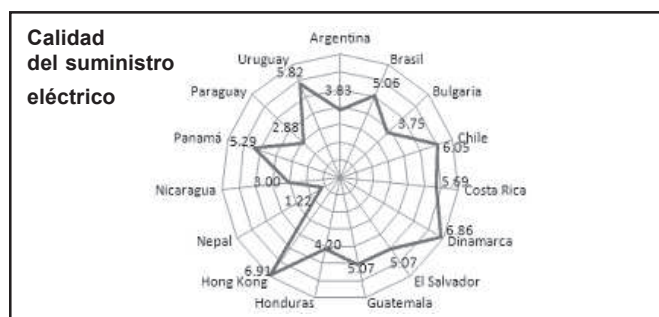
Gráfica 4: Puntuación en índice de Infraestructura Eléctrica y de Telefonía en países seleccionados

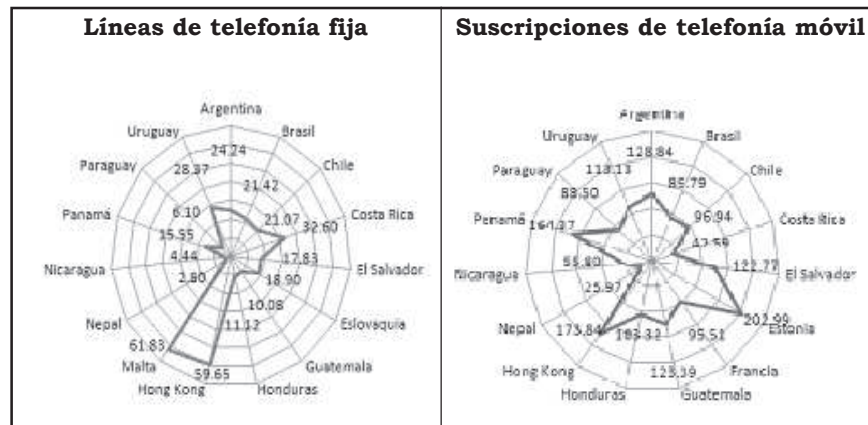


Fuente: elaboración propia con datos del Reporte Global de Competitividad 2010-2011

Las privatizaciones de las telecomunicaciones y electricidad en Centroamérica dejaron muchos ejemplos positivos y negativos al respecto. Entre los favorables puede mencionarse la alta penetración en materia de telefonía móvil e incremento de la calidad del servicio en El Salvador y Panamá; por otra parte, la administración privada del suministro de energía eléctrica en Nicaragua se cuenta entre los fracasos más destacados.

Gráfica 5: Puntuación en sub índices de Infraestructura Eléctrica y de Telefonía en países seleccionados





Fuente: elaboración propia con datos del Reporte Global de Competitividad 2010-2011

El nivel de desarrollo y acceso a telecomunicaciones es desigual en Centroamérica. En telefonía fija destaca Costa Rica por su elevado nivel de penetración medido por el porcentaje de hogares con acceso a línea telefónica fija, que el 2008 se situó en el 65%; en cambio, Nicaragua registraba para 2006 solo el 18%. En telefonía celular móvil los mayores avances los registra El Salvador, el porcentaje de hogares salvadoreños con acceso a teléfonos celulares en el 2000 era de apenas el 10%, para el 2008 este porcentaje había ascendido al 78%⁹.

3.3. Calidad de la infraestructura: un factor que dificulta el ambiente de negocios

El estado actual de las infraestructuras se ha convertido en algunos países centroamericanos en un verdadero escollo para la facilitación de los negocios. Las respuestas de actores clave recopiladas en el Reporte Global de Competitividad 2010-2011 dan muestra de ello. En Costa Rica un 19.5% de los encuestados afirma que el inadecuado suministro de infraestructuras es uno de los factores que más perjudica el ambiente de negocios; le siguen Nicaragua con el 7.2%, Guatemala 6.3%, Honduras 3.9%, Panamá 3.4% y El Salvador 3.0%.

Las interrupciones en el servicio de energía eléctrica y las deficiencias del transporte provocan pérdidas importantes en las empresas, sin importar el tamaño de las mismas. Según datos del Ban-

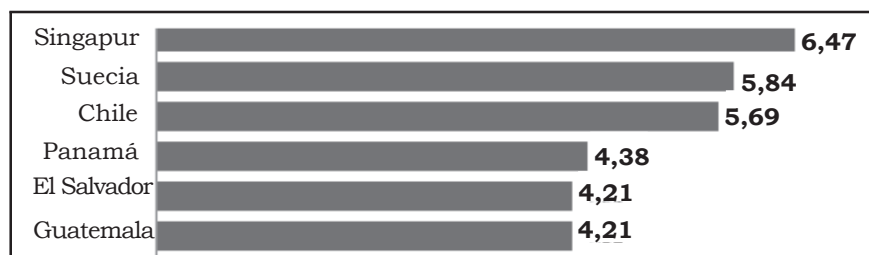
⁹ La fuente de los datos estadísticos presentados en este párrafo es CEPALSTAT.

co Mundial (Paniagua, 2006), las microempresas de Nicaragua y Guatemala son las más afectadas por las interrupciones eléctricas al perder un promedio del 4.3% y 3.0% respectivamente del porcentaje de sus ventas; en Honduras las pérdidas mayores son en la pequeña empresa con un 3.5%. En Nicaragua, incluso las empresas grandes pierden el 3.6%. Comparativamente, en El Salvador las pérdidas más significativas se registran en la pequeña empresa con un 1.6% del porcentaje de ventas. Las deficiencias del transporte generan pérdidas aún mayores, por ejemplo las microempresas de Nicaragua, Guatemala y El Salvador pierden como porcentaje de sus ventas un 8.4%, 7.0% y 4.5% respectivamente. La pequeña empresa en Nicaragua y Honduras pierden el 7.4% y 7.0% respectivamente. Estos datos, aún cuando se originan de percepciones subjetivas, son el resultado de las serias deficiencias que en materia de infraestructura presentan Costa Rica y Nicaragua, en un nivel intermedio Honduras y Guatemala, y el mejor estado de las mismas en Panamá y El Salvador.

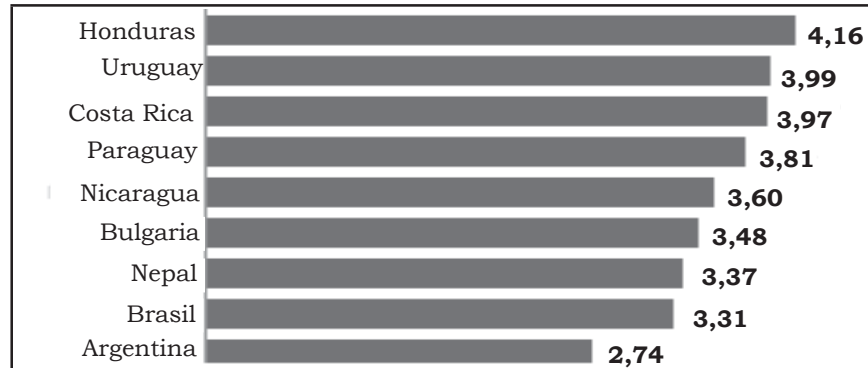
3.4. Nivel de eficiencia de las aduanas centroamericanas

Como en los indicadores anteriores, la eficiencia de los procedimientos aduaneros muestra las brechas existentes entre los países. Haciendo uso del indicador “Carga de los procedimientos aduaneros”¹⁰ del Reporte Global de Competitividad y comparando los países antes seleccionados, los centroamericanos en general son medianamente eficientes, con Panamá a la cabeza de la región ocupando el puesto 57, más atrás están Guatemala (67), El Salvador (68), Honduras (70), Costa Rica (84) y Nicaragua (102). En todos los casos, se encuentran muy alejados de Chile que se ubica en la posición 7 a nivel mundial.

Gráfica 6: Puntuación en índice de carga de los procedimientos aduaneros a países seleccionados



¹⁰ Mide, a través de encuestas a actores seleccionados, el nivel de eficiencia de los procedimientos aduaneros asociados a la entrada y salida de mercancías; donde 1 es igual a “muy ineficiente” y 7 equivale a “muy eficiente”.



Fuente: elaboración propia con datos del Reporte Global de Competitividad 2010-2011

La realidad de los costos que implican los actuales niveles de eficiencia de las aduanas regionales incide negativamente en la facilidad para hacer negocios. El Informe Doing Business 2010 -elaborado por el Banco Mundial y que abarca un total de 183 países-, ubica en el apartado de Comercio Transfronterizo¹¹ a Panamá en la casilla 10, más atrás están Costa Rica (60), El Salvador (61), Nicaragua (99), Honduras (114) y Guatemala (119). El país más eficiente en este ítem es Singapur.

Tabla 3: Facilidades para realizar el comercio transfronterizo en países seleccionados

Indicador	Singapur	Panamá	Costa Rica	El Salvador	Nicaragua	Honduras	Guatemala
Documentos para exportar (número)	4	3	6	8	5	7	10
Tiempo para exportar (días)	5	9	13	14	29	20	17
Costo de exportación (US\$ por contenedor)	456	729	1,190	880	1,340	1,163	1,182
Documentos para importar (número)	4	4	7	8	5	10	10

¹¹ Mide los costos y procedimientos relacionados con la importación y exportación de un embarque estándar de mercancías. Cada procedimiento oficial se registra comenzando desde el acuerdo final entre las dos partes y terminando con la entrega de las mercancías. Véase: <http://espanol.doingbusiness.org/>

Tiempo para importar (días)	3	9	15	10	29	23	17
Costo de importación (US\$ por contenedor)	439	879	1,190	820	1,420	1,190	1,302

Fuente: elaboración propia con datos de Doing Business 2010

4. El cambio climático: una dura y costosa realidad en Centroamérica

Cada vez más la llegada del invierno se está convirtiendo en fuente de malas noticias, pues Centroamérica es particularmente vulnerable a las variaciones en las precipitaciones pluviales y a la ocurrencia de eventos meteorológicos extremos¹² ligados al cambio climático. Entre 1930 y 2008 se han registrado en la región 248 eventos extremos¹³. Esta vulnerabilidad en términos ambientales se combina con la *“vulnerabilidad socio-económica ligada a la pobreza, limitado acceso a alimentos y agua potable y la insuficiente cobertura y calidad de los servicios de salud, educación y seguridad social”*¹⁴.

Una de las principales causas del cambio climático es la emisión de gases de efecto invernadero, pero aún cuando Centroamérica en su conjunto emite menos del 0.5% de las emisiones mundiales¹⁵, está sufriendo severas pérdidas en vidas humanas y económicas (pérdida de infraestructura y producción) que se convierten en una limitante adicional al desarrollo humano de las sociedades en general. Y las estimaciones no son nada alentadoras, los resultados preliminares del proyecto “La economía del cambio climático en Centroamérica”¹⁶ arroja los siguientes resultados –bajo escenarios de inacción y para el año 2100–: **(a)** Se

¹² Tales como tormentas tropicales, inundaciones, deslizamientos, aluviones y sequías.

¹³ Centroamérica enfrenta retos urgentes por cambio climático, CEPAL. Véase: <http://www.cepal.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=/mexico/noticias/noticias/1/38171/P38171.xml&base=/mexico/tpl/top-bottom.xsl>

¹⁴ *Ibidem*.

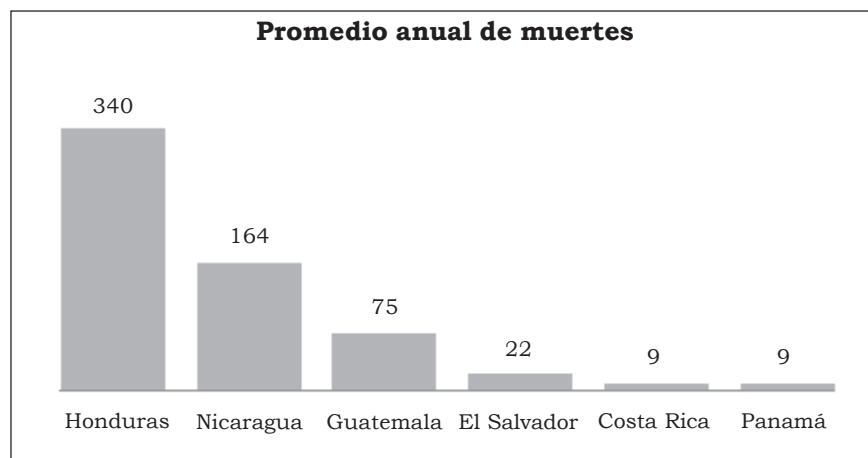
¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Para mayor información sobre el estudio véase: <http://www.eclac.org/mexico/cambioclimatico/index.html>

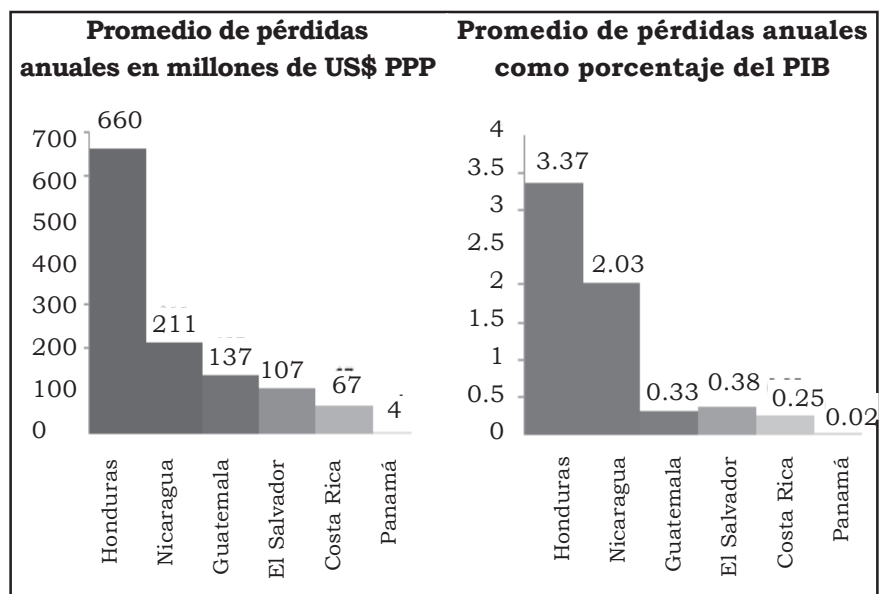
estima que el costo acumulado del cambio climático será de 103 mil millones de dólares estadounidenses en valor presente neto; **(b)** Un aumento de la temperatura entre 3.6°C y 4.7°C; **(c)** Promedio de la reducción de la pluviosidad en un 28%; **(d)** Aumento entre el 5% y el 10% en la intensidad de huracanes y tormentas; **(e)** Incremento en la demanda de agua en un 19%; **(f)** Reducción del 9% en el índice agropecuario, con especial énfasis en granos básicos y su consecuente impacto en la seguridad alimentaria; **(g)** Disminución del índice de potencial de biodiversidad entre el 27% y el 48%.

Esta vulnerabilidad a la que se hace referencia en párrafos previos es reflejada numéricamente en el “Índice de Riesgo Climático 2010”¹⁷ en el cual dos países centroamericanos –Honduras en la posición 3 y Nicaragua en la 5– se cuentan entre los más vulnerables del mundo, solo detrás de Bangladesh y Myanmar. El riesgo también es alto para Guatemala (posición 24), El Salvador (37), y en menor grado para Costa Rica (61) y Panamá (101).

Gráfica 7: Costos sociales y económicos de los efectos del cambio climático



¹⁷ Publicado por Germanwatch, es un análisis basado en los impactos socioeconómicos que generan los eventos meteorológicos extremos acaecidos entre 1990 y 2008, indicando el nivel de vulnerabilidad y exposición de los países ante ellos. Se incluyen en el análisis 176 países, donde 1 es el país con mayor riesgo y 176 el menor.



Fuente: elaboración propia con datos del Índice de Riesgo Climático 2010.

Los datos muestran que, entre 1990 y 2008 en promedio, la región pierde al año US\$1,186 millones por daños a la infraestructura y tejido productivo, con un costo en vidas humanas que promedia las 619 víctimas mortales asociadas a eventos meteorológicos extremos. Se estima que para el 2010 las pérdidas en Centroamérica equivaldrán al 0.7% del PIB, es decir, aproximadamente 10 mil millones de dólares (Menkos, 2010: 1).

5. Los grandes proyectos de infraestructura regional y su financiamiento

Como se demuestra en los párrafos anteriores, Centroamérica aún presenta serios rezagos en materia de infraestructura que limita su competitividad; a ello debemos sumar la fragilidad frente a los fenómenos naturales extremos que están ocurriendo cada vez con mayor frecuencia. De ello deriva la debilidad de sus sectores productivos –en especial el sector agrícola– profundizando los problemas relacionados con la escasez de granos básicos y la subsecuente escalada de precios que dificulta a los sectores de menores ingresos la satisfacción de sus necesidades de alimentación; es por ello que muchos sectores de las fuerzas vivas de la sociedad muestran su preocupación ante una posible escasez de alimentos que mine la

governabilidad y se convierta en un problema de seguridad nacional (durante el 2010 se están registrando problemas de abastecimiento de frijoles, componente básico de la dieta alimenticia de la región).

Una de las áreas prioritarias seleccionadas para superar estas limitaciones, y que se encuentra detallada en la propuesta denominada Transformación y Modernización de Centroamérica en el siglo XXI, es el fortalecimiento de la integración regional que a su vez gira en torno a tres áreas específicas: integración económica, fortalecimiento de la institucionalidad regional e integración física (siendo ésta última la que se abordará a los efectos de los contenidos desarrollados en el presente ensayo).

Las acciones prioritarias para la integración física son: el Corredor Logístico Centroamericano y el Desarrollo Integrado de la Energía, iniciativas que se constituyen en la *“base para la transformación y modernización de la integración de la región, tanto hacia adentro de sus fronteras físicas como con el resto del mundo”* (SICA, 2001: 25). El Corredor Logístico Centroamericano *“incluye la modernización y ampliación de la red regional de carreteras; la modernización de las aduanas, llegando a convertirlas en aduanas virtuales; la modernización de la logística, incluyendo una red regional de fibra óptica y su interconexión con el resto del mundo; y transformaciones y mejoras en los puertos, las ayudas para la navegación marítima, el establecimiento de una red de cabotaje como complemento para la anterior”* (Ibidem). Por su parte, el Desarrollo Integrado de la Energía *“supone la concreción de la interconexión a alto voltaje de los sistemas eléctricos nacionales; el establecimiento de una red de gasoductos para traer energía barata desde México y Colombia; la creación de una red de depósito de combustibles derivados del petróleo y de poliductos para conectarlos con los centros de mayor demanda; y la promoción de la construcción de grandes centrales regionales de generación hidroeléctrica y geotérmicas, cuya viabilidad depende del mercado regional integrado”* (Ibidem).

Para la consecución de las dos áreas estratégicas de integración física se establecieron los siguientes proyectos (Idem: 35): **(a)** Corredor Logístico Centroamericano: el cual incluye la red regional de carreteras, la modernización de las aduanas y el sistema de logística. **(b)** Red Centroamericana de la Información: que implica una red regional de fibra óptica, la red intergubernamental multimedia y el mercado único de telecomunicaciones. **(c)** Modernización del Transporte Marítimo: integrado por las ayudas para la navegación marítima, servicio regional de cabotaje, sistema de recepción de desechos residuales de buques, sistema hidrográfico regional, sistema de información marítima y capacitación de personal. **(d)** Desarrollo Ener-

gético Integrado: compuesto por la interconexión de los sistemas eléctricos, red de almacenamiento de combustibles, suministro de gas natural y promoción de centrales generadoras regionales.

5.1. Las iniciativas y planes concretos: el Proyecto Mesoamérica

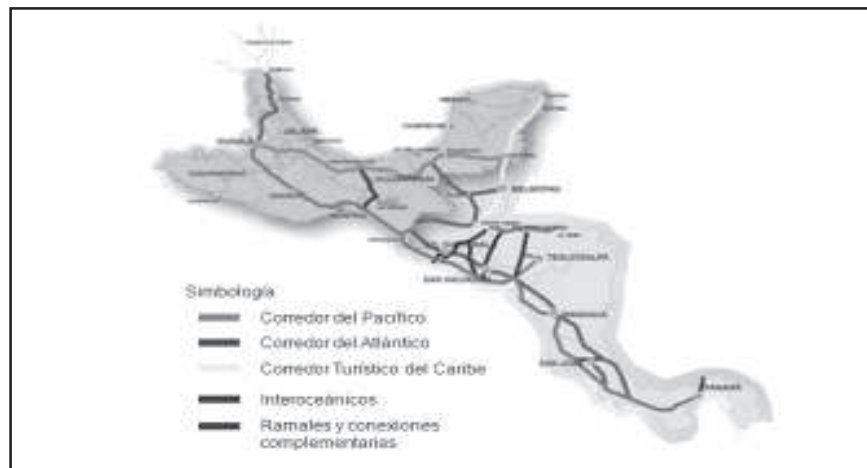
A partir del 2001 los países centroamericanos y México contaban con dos importantes iniciativas para el desarrollo de proyectos para el mejoramiento de la infraestructura regional, uno el documento “Transformación y Modernización de Centroamérica en el siglo XXI” articulado por los miembros del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) y la iniciativa Plan Puebla-Panamá (PPP) que incluía a México –años después se integraron Colombia y la República Dominicana–. Gracias a un estudio realizado en mayo de 2001 con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), se determinaron los siguientes ámbitos de compatibilidad entre ambas iniciativas: energía, transporte, telecomunicaciones, facilitación del intercambio comercial y competitividad, turismo, desarrollo humano, desarrollo sostenible y prevención y mitigación de desastres naturales (Comisión Ejecutiva del PPP, 2008: 45). En junio de 2001 se identifican las iniciativas mesoamericanas que se agrupan en dos grandes ejes específicos: “Eje Desarrollo Humano y su Entorno” y “Eje Integración Productiva y Competitividad”. Este último –que es el que interesa a los objetivos del presente ensayo– integraba cinco iniciativas, a saber: Iniciativa de Transporte, Iniciativa de Energía, Iniciativa de Integración de los Servicios de Telecomunicaciones, Iniciativa de Facilitación Comercial y Aumento de la Competitividad, e Iniciativa de Turismo (Comisión Ejecutiva del PPP, 2008: 46). En junio de 2008 el conjunto de iniciativas pasa a denominarse Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, o simplemente Proyecto Mesoamérica; contando con 22 programas, de los cuales 8 pertenecen a transporte, 6 a energía y 1 a telecomunicaciones, el resto pertenecen a las otras áreas de acción del proyecto (*Ídem*: 12).

a. Transporte

Bajo el paraguas de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) se busca desarrollar *“un sistema eficiente de transporte multimodal en Mesoamérica mediante el mejoramiento de la infraestructura física, la armonización de las legislaciones y regulaciones y la modernización y ampliación de los servicios relacionados lo cual permitirá reducir los costos de transporte de personas y mercan-*

*cías para aumentar la conectividad y competitividad interna y externa de las economías de la región, facilitar la integración y favorecer el desarrollo humano*¹⁸. La RICAM se compone de 13,132 Km. de carreteras agrupadas en cinco grandes corredores viales: Corredor del Pacífico, Corredor del Atlántico, Corredor Turístico del Caribe, Corredor Interoceánico (de vocación logística) y los ramales y conexiones complementarias. La meta inmediata (2009-2015) es acelerar la conversión del Corredor del Pacífico en una carretera cinco estrellas, partiendo del hecho que por dicho corredor se transportan el 95% de los bienes comerciados en la región, la velocidad promedio es de 17 km/h y, aún cuando es la ruta más corta entre México y Panamá, el recorrido se realiza en 8 días y presenta importantes problemas de seguridad que limita el uso nocturno de las vías¹⁹. De la totalidad de kilómetros que integran a la RICAM, para el 2009 se tiene contabilizado un avance del 64.3% concluido o en ejecución y un 35.7% por concluir²⁰. El proyecto pretende que la velocidad promedio en las carreteras ascienda a 60 km/h y mejorar los procedimientos aduanales; además incluye estudios de factibilidad para el transporte marítimo de corta distancia, la reactivación de la red ferroviaria centroamericana y la construcción de un sistema de transporte multimodal.

Mapa 1: Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)



Fuente: Proyecto Mesoamérica

¹⁸ Véase: <http://www.proyectomesoamerica.org/>

¹⁹ Véase: http://www.bcie.org/spanish/documentos/Proyecto_Mesoamerica_Elayne_White.pdf

²⁰ Véase: <http://www.proyectomesoamerica.org/>

b. Energía

Son tres los grandes proyectos que en materia energética se están desarrollando en la región:

(a) el Sistema de Interconexión Eléctrica para América Central (SIEPAC), concebido con anterioridad al Proyecto Mesoamérica pero fue hasta su inclusión en éste que se han tenido avances concretos. Contempla una red de 1,800 km. de líneas de transmisión y 15 subestaciones, además de establecer el Mercado Eléctrico Regional en Centroamérica (MER) con el objetivo de garantizar *“la aplicación de reglas claras para el intercambio de energía entre los países que conforman la red y hacer más atractiva la inversión en proyectos de generación eléctrica en escala regional”* (Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, 2008 b: 15).

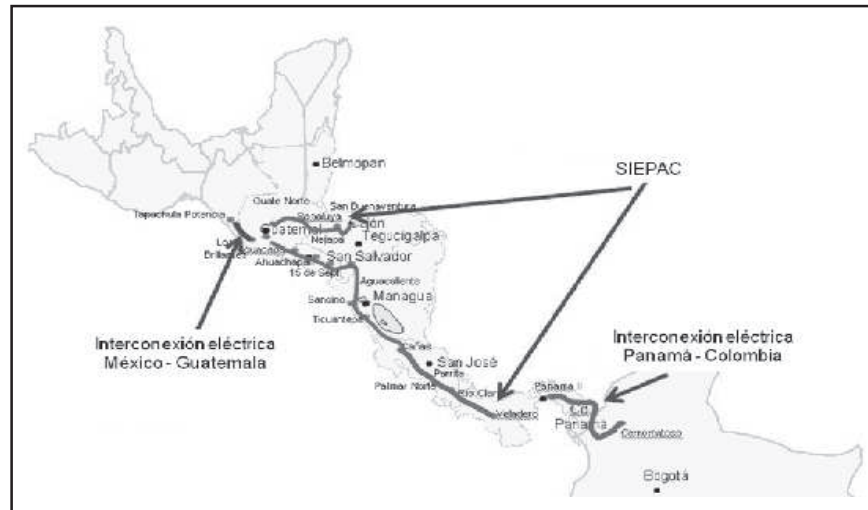
(b) Interconexión Eléctrica entre México y Guatemala, con una línea de transmisión de 103 km. que permitirán la integración del sistema eléctrico mexicano con el centroamericano.

(c) Interconexión Eléctrica entre Panamá y Colombia, que consiste en la construcción de una línea de transmisión de 614 km., 55 de los cuales serán líneas submarinas para evitar impactos negativos en la zona del Darién (Ídem: 18-19). Estos proyectos son de gran importancia si se considera el alto costo de la energía en Centroamérica donde el promedio por Kw/h es de \$0.18, mientras que en Colombia y México cuesta en promedio \$0.06²¹; estos costos se explican por los equipos ineficientes y de pequeña escala con los que cuentan los países, el aumento de la participación de los combustibles fósiles en la generación eléctrica y la desintegración de sus mercados. El avance general de los tres proyectos antes descritos a mayo del 2009 es del 69%²² y se ha iniciado operaciones a partir de enero de 2010 en los tramos ya finalizados. También se contemplan estudios para el desarrollo de energías renovables destacando las plantas geotérmicas en El Salvador, instalaciones para energía eólica en Nicaragua y plantas para la generación de biocombustibles en Guatemala, Honduras y El Salvador.

²¹ Véase: http://www.bcie.org/spanish/documentos/Proyecto_Mesoamerica_Elayne_White.pdf

²² Véase: <http://www.proyectomesoamerica.org/>

Mapa 2: Proyectos de Interconexión Eléctrica



Fuente: Proyecto Mesoamérica

c. Telecomunicaciones

Contempla tres componentes:

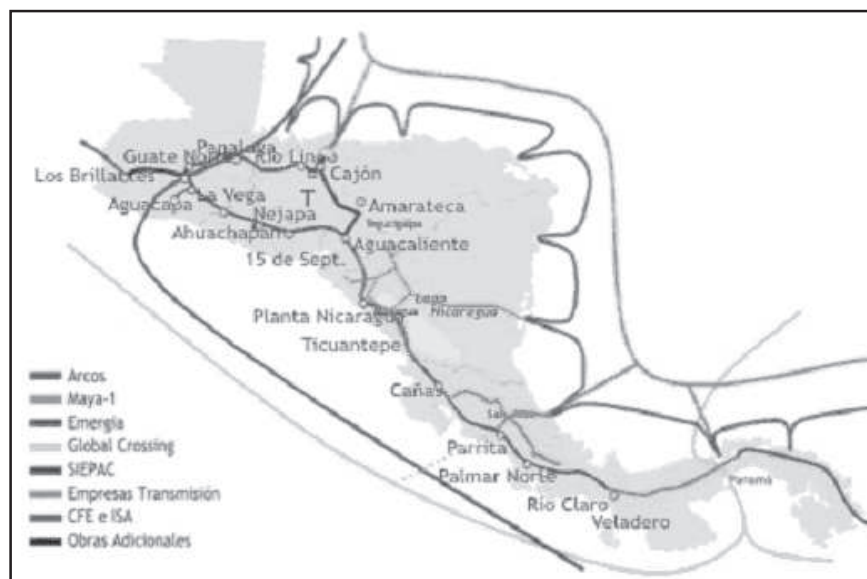
(a) Autopista Mesoamericana de la Información (AMI) que consiste en la instalación de una red de fibra óptica haciendo uso de la infraestructura del SIEPAC; su objetivo es *“ofrecer alternativas de conectividad digital en la región mesoamericana, mediante una infraestructura de telecomunicaciones de banda ancha, que contribuya a expandir el acceso de estos servicios a la población y a reducir la brecha digital”* (Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, 2008 b: 23). Incluye componentes de tecnología satelital, conectividad rural y utilización social de las tecnologías de la información y comunicación. A finales del 2010 estará finalizada el 95%²³ de la infraestructura que soportará la AMI y su puesta en funcionamiento se ha estimado para el 2011 debido a que su instalación se realiza conjuntamente con las líneas eléctricas.

(b) Revisión de los marcos regulatorios, que implica la armonización de las distintas regulaciones nacionales sobre la materia; el desarrollo de un marco regulatorio regional está a cargo de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Técnica Regional de Telecomunicaciones de Centro América (COMTELCA).

²³ Véase: <http://www.proyectomesoamerica.org/>

(c) Integración regional de servicios de telecomunicaciones, busca “impulsar medidas que permitan reducir los costos a los usuarios en las comunicaciones de larga distancia y roaming entre los países del Proyecto Mesoamérica”²⁴. Con estos proyectos se busca disminuir las brechas existentes en la conectividad de banda ancha de la región con respecto de otros países del mundo, así por ejemplo, mientras en los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en promedio hay 23.3 suscriptores por cada 100 habitantes²⁵, en Panamá son 5.8, Costa Rica 2.4, El Salvador 2.0, Guatemala 0.6 y Nicaragua 0.6²⁶.

Mapa 3: Autopista Mesoamericana de la Información



Fuente: Proyecto Mesoamérica

5.2. Las fuentes de financiamiento

La escasez de recursos financieros para la construcción o mejoramiento de las infraestructuras ha sido una constante en cada país

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ OECD Broadband Portal, 2009. Véase: http://www.oecd.org/document/54/0,3343,en_2649_34225_38690102_1_1_1_1,00.html

²⁶ Measuring the Information Society 2010. Véase: <http://www.ifap.ru/library/book463.pdf>; los datos para Honduras reflejan 0.0

centroamericano; la pequeñez de sus mercados, el relativo poco dinamismo de sus economías, los niveles de corrupción, excesiva tramitología y enredos legales en la contratación para la construcción de obra pública y la poca disposición de algunos gobiernos durante algunos periodos de la historia reciente para aceptar inversiones privadas en el área de infraestructuras han incidido negativamente en el desarrollo de las mismas a un nivel tanto local como regional. Sin embargo, la inclusión y articulación de México con el proceso de integración centroamericano en proyectos de infraestructura regional logró generar un *“mayor interés de organismos financieros y de asistencia técnica, lo que facilitó la gestión de apoyos para la formulación de proyectos regionales y la correspondiente obtención de financiamiento y/o recursos no reembolsables para su ejecución”* (Martí Ascencio, 2008: 12).

En el marco del Proyecto Mesoamérica se han establecido cuatro mecanismos de financiamiento:

(1) Préstamos internacionales: provenientes principalmente de organismos financieros internacionales y en ocasiones bajo condiciones preferenciales.

(2) Presupuesto de los gobiernos: fondos provenientes de las asignaciones presupuestales de cada país miembro.

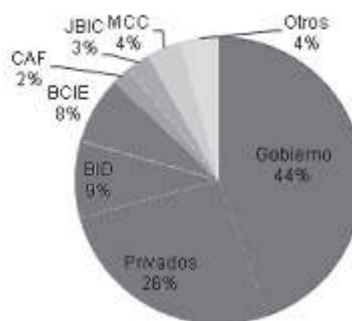
(3) Cooperación técnica no reembolsable: fondos provenientes de agencias de cooperación y organismos multilaterales, los cuales se utilizan principalmente para financiar estudios de pre inversión en áreas de interés de las instituciones donantes.

(4) Inversión privada o mixta: se incorpora la participación privada en el financiamiento de proyectos (Comisión Ejecutiva del PPP, 2008: 49).

Según los datos disponibles a junio de 2009 y publicados por la Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, la cartera total de proyectos implica una inversión de \$8,121.9 millones de dólares; el 68.3% de los proyectos está en ejecución, el 17.1% en fase de diseño y el 14.6% en gestión del financiamiento. El 44.5% proviene del financiamiento público por parte de los gobiernos miembros, el 26.3% son inversiones privadas, y el resto proviene de organismos financieros internacionales y agencias de cooperación.

Tabla 4 y Gráfica 8: Fuente del financiamiento de la cartera total de proyectos

Entidad	Monto millones U\$S
Gobiernos	3,617.4
Privados	2,133.5
BID	698.73
BCIE	626.26
CAF	158.60
JBIC	224.60
MCC	308.01
Otros	354.76
Total	8,121.9



Fuente: Informe de Cartera de Proyectos, Dirección Ejecutiva, Proyecto Mesoamérica

El financiamiento por áreas de trabajo del Eje Integración Productiva y Competitividad se concentra mayoritariamente en el eje de transporte con un 90.27% del financiamiento obtenido y el de energía con el 9.41%. El resto se distribuye entre telecomunicaciones, facilitación comercial y biocombustibles.

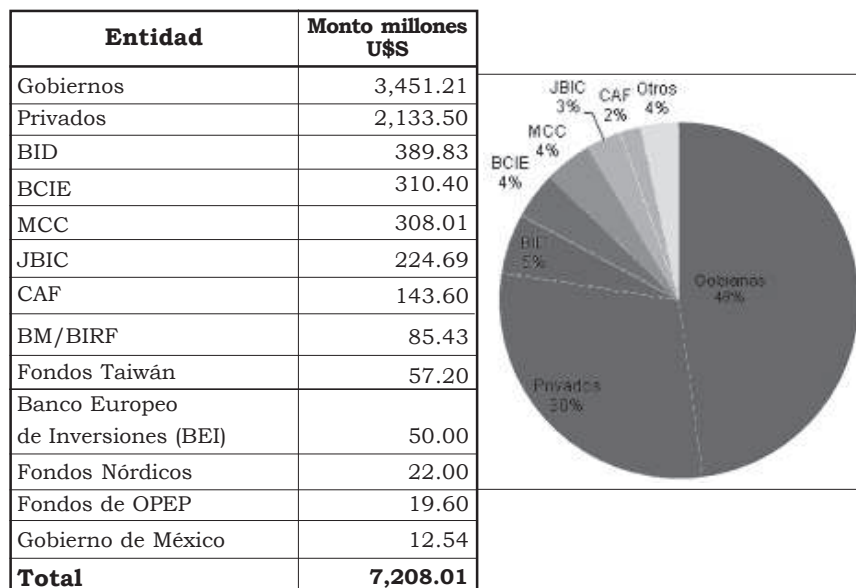
Tabla 5: Financiamiento por área de trabajo del Eje Integración Productiva y Competitividad

Entidad	Monto millones U\$S	Porcentaje
Transportes	7,208.14	90.27%
Energía	751.23	9.41%
Facilitación comercial y competitividad	3.3	0.04%
Telecomunicación	18.5	0.23%
Biocombustibles	3.7	0.05%
Total	7.984,8	100.00%

Fuente: Informe de Cartera de Proyectos, Dirección Ejecutiva, Proyecto Mesoamérica

Las fuentes y montos del financiamiento varían considerablemente entre las distintas áreas de trabajo. En el caso de Transporte la mayor parte de los recursos financieros provienen de fondos públicos e inversiones privadas, que en conjunto aportan más del 75% de la inversión, y sin embargo los proyectos de transporte reflejan la cartera de inversión más diversificada del conjunto de programas del Proyecto Mesoamérica.

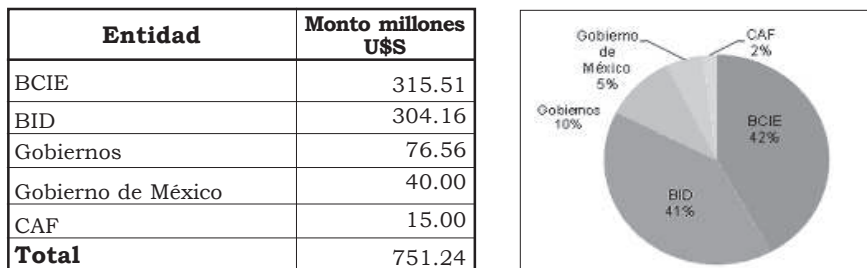
Tabla 6 y Gráfica 9: Fuente del financiamiento de la cartera de proyectos de Transporte



Fuente: Informe de Cartera de Proyectos, Dirección Ejecutiva, Proyecto Mesoamérica

En cuanto a Energía, dos organismos financieros internacionales, BCIE y BID, aportan más del 80% de los fondos requeridos; en cambio, la financiación de los proyectos de Telecomunicaciones están a cargo en casi un 95% por la Empresa Propietaria de la Red (EPR) que es un socio público-privado integrada por las empresas eléctricas de los países miembros y otros asociados, constituyéndose en la responsable de ejecutar y operar el sistema.

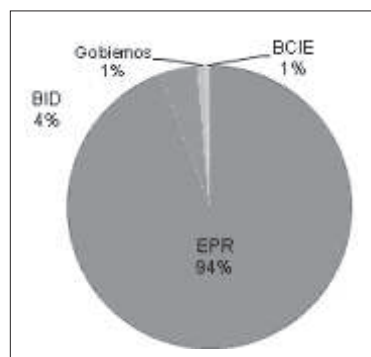
Tabla 7 y Gráfica 10: Fuente del financiamiento de la cartera de proyectos de Energía



Fuente: Informe de Cartera de Proyectos, Dirección Ejecutiva, Proyecto Mesoamérica

Tabla 8 y Gráfica 11: Fuente del financiamiento de la cartera de proyectos de Telecomunicaciones

Entidad	Monto millones U\$S
EPR	17.44
BID	0.81
Gobiernos	0.15
BCIE	0.10
Total	18.50



Fuente: Informe de Cartera de Proyectos, Dirección Ejecutiva, Proyecto Mesoamérica

Centroamérica requiere contar con infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones para potenciar su desarrollo económico; sin embargo, aún cuando estas obras son necesarias, no son suficientes. De nada servirá tener una red vial, puertos y aeropuertos competitivos, una previsible y más económica red de abastecimientos de energías y acceso generalizado a tecnologías de información y comunicación –lo que podemos denominar hardware–, si aún persisten barreras comerciales y políticas que limitan el libre tránsito de factores productivos y persiste el desencadenamiento y poco dinamismo de los tejidos productivos; es decir, si lo que podemos denominar como software –estabilidad política, social y económica, ambiente propicio para los negocios, innovación, investigación, calidad educativa, sostenibilidad ambiental, entre otros factores– se mantiene como hasta ahora y si a ello sumamos una mano de obra poco calificada, sectores productivos mínimamente tecnificados y altos niveles de inseguridad ciudadana y corrupción, ni la mejor infraestructura será capaz de facilitar el salto de calidad que las sociedades centroamericanas demandan para su desarrollo.

Bibliografía

- BANCO MUNDIAL, BID, CEPAL (2010), “Cómo reducir las brechas de integración”. Tercera reunión de Ministros de Hacienda de América y el Caribe, 28 de mayo. Lima, Perú.
- BARAQUI W. Jaime (2003), “Restricciones y beneficios potenciales de la apertura en el sector transporte”. CEPAL y SICA, junio. San Salvador, El Salvador.

- BCIE (2010), “Infraestructura para la Integración”. Documento de power point, julio. Tegucigalpa, Honduras.
- BID (2000), “Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur”. Departamento de Integración y Programas Regionales.
- HARMELING Sven (2010), “Global Climate Risk Index 2010”. Germanwatch. Bonn, Alemania.
- INSTITUTO PRISMA (2010), “Modalidades de desarrollo predominantes en América Latina y el Caribe: presiones para el cambio ambiental”. Dossier sobre el Cambio Climático No. 6, 16 de agosto. La Paz, Bolivia.
- INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION (2010), “Measuring the Information Society”. Ginebra, Suiza.
- MARTÍ ASCENCIO Bosco (2008), “Proyecto Mesoamérica: fortaleciendo la integración y el desarrollo regional”. Revista Mexicana de Política Exterior, septiembre, México.
- MECANISMO DE DIÁLOGO Y CONCERTACIÓN DE TUXTLA (2001), “Declaración Conjunta de la Cumbre Extraordinaria de los Países Integrantes del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla”. 15 de junio. San Salvador, El Salvador.
 - (2002), “Declaración de Mérida”. 27 y 28 de junio. Mérida, Yucatán, México.
 - (2008 a), “Declaración de Villahermosa”. 28 de junio. Villahermosa, Tabasco, México.
 - (2008 b), “El PPP: avances, retos y perspectivas. Informe Ejecutivo”. Comisión Ejecutiva del Plan Puebla Panamá. X Cumbre, 27 y 28 de junio. Villahermosa, Tabasco, México.
 - (2009), “Informe de estado de la cartera de proyectos del Proyecto Mesoamérica”. Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, junio. San Salvador, El Salvador.
- MENKOS Jonathan (2010), “La política fiscal frente al cambio climático”. Observatorio Fiscal No. 125, Instituto Centroamericano de Estudios Fiscales -ICEFI-. Ciudad de Guatemala, Guatemala.
- MIA Irene, ESTRADA Julio y GEIGER Thierry (2007), “Benchmarking national attractiveness for private investment in Latin American infrastructure”. Foro Económico Mundial. Ginebra, Suiza.
- ODECA (1968), “Declaración Conjunta de los Presidentes de las Repúblicas de Centroamérica y del Presidente de los Estados Unidos de América”. 6 de julio. San Salvador, El Salvador.
- PANIAGUA Gloria (2006), “Clima de negocios para MIPYMES”. Documento de power point. Instituto del Banco Mundial, agosto. San Salvador, El Salvador.
- RAMOS Ángel Marcos, ATRIA HERNÁNDEZ Mier y GONZÁLEZ GALÁN José María (2007), “Plan de acción para la prevención de desastres y

- reducción de la vulnerabilidad ecológica 2007-2008". Programa de Cooperación Regional con Centroamérica, Agencia Española de Cooperación Internacional -AECI-. Madrid, España.
- ROZAS Patricio (2005), "Privatización, reestructuración industrial y prácticas regulatorias en el sector telecomunicaciones". Recursos Naturales e Infraestructura, serie 93, CEPAL, junio. Santiago de Chile.
 - (2010), "América Latina: problemas y desafíos del financiamiento de la infraestructura". Revista CEPAL 101, agosto. Santiago de Chile.
 - ROZAS Patricio y SÁNCHEZ Ricardo (2004), "Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual". Recursos Naturales e Infraestructura, serie 75, CEPAL, octubre. Santiago de Chile.
 - SICA (1990), "Plan de Acción Económico para Centroamérica (PAECA)". 17 de junio. Antigua Guatemala, Guatemala.
 - (1993), "Declaración Conjunta del CA-4". 27 de agosto. San Salvador, El Salvador.
 - (1994), "Programa de Acciones Concretas para el Desarrollo Sostenible". XV Reunión de Presidentes Centroamericanos, 20 de agosto. Guácimo, Limón, Costa Rica.
 - (1995), "Protocolo al Tratado Centroamericano de Telecomunicaciones". 25 de agosto. Managua, Nicaragua.
 - (1996 a), "Declaración Política de la XVIII Reunión de Presidentes Centroamericanos". 9 de mayo. Montelimar, Nicaragua.
 - (1996 b), "Tratado Marco del Mercado Eléctrico de América Central". 30 de diciembre. Ciudad de Guatemala, Guatemala.
 - (1998), "Reglamento de Organización y Funcionamiento de los Consejos de Ministros de Integración Económica". 19 de enero.
 - (1999), "Marco Estratégico para la Reducción de Vulnerabilidades y Desastres Naturales en Centroamérica". XX Reunión Ordinaria de Presidentes Centroamericanos, República Dominicana y Belice, 19 de octubre. Ciudad de Guatemala, Guatemala.
 - (2000), "Declaración Trinacional Integración para el Siglo XXI". 2 de mayo. San Salvador, El Salvador.
 - (2001), "Transformación y Modernización de Centroamérica en el Siglo XXI: una propuesta regional". Enero.
 - (2007), "Política Agrícola Centroamericana 2008-2017: una agricultura competitiva e integrada para un mundo global". Consejo Agropecuario Centroamericano. San José, Costa Rica.
 - (2009), "Resolución 01-2009 (CME)". 16 de noviembre, Ciudad de Guatemala, Guatemala.
 - TORRES Ramón Carlos (2001), "Conectividad de la propuesta regional de transformación y modernización de Centroamérica y del Plan Puebla Panamá". Grupo Técnico Interinstitucional para el Plan Puebla Panamá BCIE-BID-CEPAL, mayo. México D.F.

- WHYTE GÓMEZ Elayne (2009), “El capital humano y la infraestructura productiva en Centroamérica: evaluación de la situación actual y desafíos pendientes”. Documento de power point. Banco Centroamericano de Integración Económica, 24 de septiembre. Tegucigalpa, Honduras.